

再構築方針の記載事項(イメージ)

令和8年5月14日

国土交通省 中国運輸局

再構築方針の記載事項(イメージ)

○ 再構築方針の記載事項(イメージ)

地域交通法基本方針によれば、再構築方針には、地域公共交通計画に準じて、以下の事項を記載することとなっている

(必要的記載事項)

1. **交通手段再構築を第29条の3第2項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するかの別その他の交通手段再構築に関する基本的な事項** (第29条の8第2項第1号) ※以下のいずれかを記載
 - ①地域のまちづくりや観光振興等の取組に不可欠なものとしての鉄道輸送を維持した上で、利用者利便を確保する措置 (鉄道再構築)
 - ②輸送需要の実態に合わせて、鉄道の全部又は一部を他の交通モードに最適化し、利用者利便を確保する措置 (モード転換)
2. **交通手段再構築を実施する区域** (同項第2号)
3. **交通手段再構築の目標** (同項第3号)
4. **目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項** (同項第4号)

鉄道事業再構築事業 (事業構造変更等) 又は地域公共交通利便増進事業 (バス路線再編等) など地域交通法に基づく特定事業等を記載
5. **目標の達成状況の評価に関する事項** (同項第5号)
6. **交通手段再構築の実施時期** (同項第6号)
7. **交通手段再構築に関し当該再構築協議会が必要と認める事項** (同項第7号)

(その他記載事項として考えられるもの)

1. 芸備線再構築協議会の設置目的

芸備線の特定区間の交通手段再構築に関する方針（再構築方針）の作成に必要な協議を行うための協議会として設置され、より利便性・持続可能性の高い最適な地域公共交通の実現を通じて、特定区間をはじめとする芸備線沿線地域の持続可能な地域社会の実現を目指す旨を記載

2. 沿線地域における現状と課題

ファクトとデータに基づく議論の観点から、令和6年度・令和7年度の調査結果に基づいた沿線地域の現状と課題を記載

3. 各自治体の関連計画との関係

- ・新見市地域公共交通計画、新見市立地適正化計画、岡山県地域公共交通ビジョン
- ・庄原市地域公共交通計画、庄原市立地適正化計画、広島県公共交通ビジョン
- ・その他各自治体の総合計画

4. 芸備線再構築協議会におけるこれまでの議論の経緯

これまでの協議会・幹事会における議論の流れ、構成員の意見、協議会に関連する国の施策や議論の状況等を記載

(その他記載事項として考えられるもの)

5. 沿線地域のまちづくりの目指すべき姿（地域の将来像）

20年後30年後の沿線地域の将来に向けたまちづくりの方向性を見据えた上で、その方向性に沿って、手段としてどのような地域公共交通が必要なのか、沿線地域の自治体ごとにそれぞれ記載することが考えられる

(例) 県民の暮らしと、地域・経済の共創を支え、ひろしまの価値を高める社会基盤としての地域公共交通の実現（広島県公共交通ビジョン）

(第6回幹事会神田先生意見(令和7年10月10日))

- 懸念していることは、3年以内という協議会の議論が1年半経過し、実証段階に入っているが、沿線自治体が、果たして地域の交通を生かしながらどのようなまちづくりを行っていきたいのか、その点が見えていないことである。
- どのようなまちづくりを目指す中で、どのように地域の交通を生かすのか、目的と手段の議論をセットで行う必要があるが、今は手段が先行してしまっている点が問題であると感じている。
- 集客を目的にするのも重要であるが、本来の目的としては、沿線自治体は中山間地域で非常に厳しい状況に直面している中でどのようなまちづくりを目指すのか、まちづくりを目指す中で、鉄道等の交通インフラの活用面で現状の制度でできないことが何か、をできるだけ早めに明らかにする必要がある。
- 来年度に判断すると思われる最適な交通モードについては、結局のところ、まちづくりの文脈の中でどの交通モードにするのかを判断することになると思われるため、沿線自治体は、どのようなまちづくりを目指すのかという点について明らかにした上で議論を進めてもらいたい。

6. 目指すべき姿を実現する手段としての地域公共交通が果たす役割

沿線地域のまちづくりの目指すべき姿や手段としての地域公共交通の位置付けを根拠として、以下のような内容を記載することが考えられる

- ・沿線地域の**骨格となる幹線的な公共交通軸**をどこに設定するか
- ・沿線地域の**交通結節点**をどこに設定して**公共交通ネットワーク**を形成するか
- ・公共交通軸や交通結節点と接続する**生活交通エリア**をどこに設定するか
- ・公共交通の**サービス水準（運行頻度）**をどう設定するか

(その他記載事項として考えられるもの)

7. 実証事業A・実証事業ABを踏まえた比較検討

(1) 地域経済効果比較

- 地域経済効果の取組における費用・定量的価値・定性的価値の個別比較

(2) 実証事業・調査事業を通じて得られたファクト・データ

- 実証事業を通じた鉄道・バス・二次交通等の利用者数等の全てのファクト・データ
- 実証事業・調査事業を通じて得られた意見聴取結果 (利用者や地域住民など関係者の意見とりまとめ)
- 実証事業を通じた地域の取組の持続可能性の検証 等

(3) 再構築後の公共交通の運営の在り方

- 再構築後の公共交通の運営組織の在り方 (組織形態の在り方 (三セク、DMO、自治体など)、組織の人員・財政の在り方、組織が運営する対象範囲 (当該交通のみ/地域の交通全体/交通×まちづくり) の考え方 等)
- 再構築後の鉄道事業者の沿線地域のまちづくりへの関与 (地域のプレーヤーとしての人的・財政的関与)
- 鉄道再構築・モード転換それぞれの場合の初期費用・運行費用 (イニシャル・ランニングコスト)
- 鉄道再構築・モード転換それぞれの場合の自治体負担
- 鉄道再構築・モード転換それぞれを担う交通事業者の持続可能性 (公共交通の運転者・設備など経営リソース・自治体の財政負担の持続可能性 等)
- 鉄道再構築・モード転換それぞれの場合の公共交通のサービス水準 (運行頻度 等) 等

(その他記載事項として考えられるもの)

8. 具体的な事業実施計画の方向性

再構築方針作成後の具体的な事業実施計画については、沿線地域の法定協議会で議論され、作成されることになるが、その方向性についてあらかじめ再構築方針に記載する必要（1頁参照）

【鉄道再構築】 例えば、鉄道事業再構築事業実施計画（上下分離・事業譲渡）

【モード転換】 例えば、地域公共交通利便増進実施計画（バス等の路線再編）

(参考) 交通手段再構築と地域公共交通特定事業の実施計画

○交通手段再構築（地域交通法第29条の3第2項）

- ・旅客鉄道事業による**輸送を維持**するとともに、停留場の改良、運行計画の変更その他の措置により**利用者の利便を確保**すること（鉄道再構築）
- ・旅客鉄道事業の全部又は一部を一般乗合旅客事業者運送事業等に**転換**し、停留所の新設、運行回数の増加その他の措置により**利用者の利便を確保**すること（モード転換）

○**鉄道事業再構築事業実施計画**（同法第2条第9号、第23条）：**社会資本整備総合交付金が活用可能**

- ・大量輸送機関として鉄道の特性を生かした地域旅客運送サービスの持続可能な提供が困難な状況にある路線の全部又は一部の区間における旅客鉄道事業による輸送の維持を図るための事業であって、地方公共団体等の支援を受けつつ次に掲げる**事業構造の変更を行うとともに、利用者の利便を確保**するもの
 - ・ **事業の譲渡**及び譲受 ・ 法人の合併又は分割 ・ 事業の実施主体の変更 ・ **重要な資産の譲渡**

○**地域公共交通利便増進事業実施計画**（同法第2条第13号、第27条の14）：**社会資本整備総合交付金が活用可能**

- ・地域公共交通の利用の容易性の向上又は利用の円滑化その他の地域公共交通の利用者の利便の増進を図るために行う事業であって、次に掲げるもの
 - ・ 輸送需要に応じた地域公共交通網の整備（路線等の編成の変更、事業の転換等）
 - ・ 運賃又は運行時刻の設定その他の運送の条件の改善（運賃又は料金の設定、運行回数又は運行時刻の設定等）

○今後の議論の流れ（協議会で議論する内容）

（協議状況等により内容の変更の可能性あり）

第7回協議会（7月）

- 実証事業A（鉄道実証等）の地域経済効果検証（総括）
- 実証事業B（バス実証等）の地域経済効果検証（速報）
- 地域経済効果等の比較検討（比較検討の項目出し）

第10回幹事会（10月）

- 実証事業Bの地域経済効果検証（総括）
- 地域経済効果等の比較検討の議論本格化（検討項目に基づく議論）

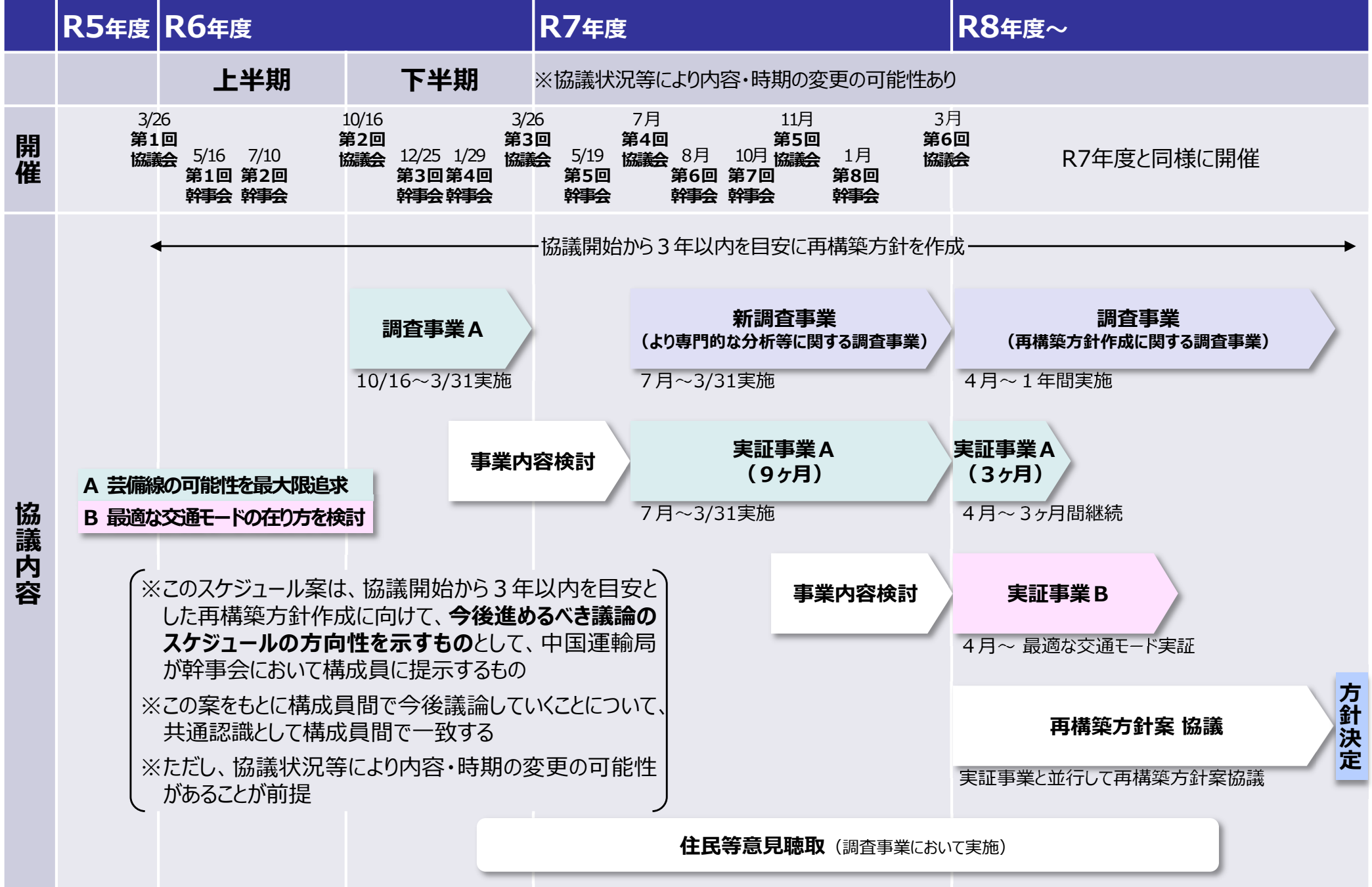
第8回協議会（11月）

- 実証事業A・実証事業Bの地域経済効果検証結果とりまとめ
- 地域経済効果等の比較検討の議論とりまとめ
- 再構築方針の骨子案提示

- ・
- ・
- ・
- ・

第9回協議会（3月）

12月・1月の幹事会の議論を経て、協議会として芸備線再構築方針（仮称）を最終決定



方針決定

○地域公共交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針（令和五年総務省・国土交通省告示第二号）抄

一～三 （略）

四 再構築方針の作成に関する基本的な事項

1・2 （略）

3 再構築方針に関する事項

再構築協議会において協議が調ったときは、再構築方針を作成することとなるが、その記載事項については、二1の地域公共交通計画の記載事項の趣旨を踏まえるとともに、以下に定めるところによるものとする。

(1) 交通手段再構築を法第二十九条の三第二項各号に掲げる措置のどちらの措置により実施するか¹の別その他の交通手段再構築に関する基本的な事項

再構築方針においては、特定区間において、以下に掲げる措置のどちらの措置により交通手段再構築を実施するか¹の別を記載するものとする。

なお、関係者の合意に基づかない再構築方針の作成は行わないことは言うまでもなく、再構築方針には、関係者において十分に協議した上で、地域におけるまちづくりや観光振興等の取組の方向性と最も整合的な地域公共交通のあるべき姿を定めるべきであり、いずれの措置による場合においても、地方公共団体、鉄道事業者を含めた関係者は、その実現に最大限協力すべきである。

① 地域のまちづくりや観光振興等の取組に不可欠なものとしての鉄道輸送を維持した上で、利用者利便を確保する措置

特定区間において、鉄道を地域にとって基幹的な地域旅客運送サービスとして引き続き維持していく必要性が認められる場合、利用者の利便性の確保を図るため、列車の増便、利用実態を踏まえた運行ダイヤの変更、新たな設備投資、上下分離や第三セクター化等を実施することが考えられ、こうした取組は、鉄道事業再構築事業を活用して実施することが想定される。

また、上記の取組に加え、鉄道と路線バス等の他の交通モードとの役割の明確化を図るため、鉄道の運行時間や路線バス等の運行ルート・運行時間を変更するといった二次交通に関する取組を併せて実施することも重要である。こうした取組は、鉄道事業再構築事業の利用者の利便の確保に関する事項として実施することや、別途、地域公共交通利便増進事業を活用して実施することが想定される。

② 輸送需要の実態に合わせて、鉄道の全部又は一部を他の交通モードに最適化し、利用者利便を確保する措置

地域や特定区間の状況によっては、鉄道が担ってきた地域旅客運送サービスの全部又は一部をバス等の鉄道以外の交通モードによって提供し、停留所の新設や移設、運行回数²の増加等を機動的に行うことで、利用者ニーズに対応した、よりきめ細かいサービス提供が可能になる場合もある。また、鉄道事業者が負担する固定費の軽減により、持続可能性が向上する場合もある。

この場合、特定区間の全部又は一部の区間を対象に、利用者ニーズを踏まえて、路線バスや乗合タクシーの導入、既存路線バスの運行ルートの変更、鉄道と路線バス等の対

面乗換えを可能とする駅施設の整備等を実施するものとする。こうした取組は、地域公共交通利便増進事業を活用して実施することが想定される。

(2) 交通手段再構築を実施する区域

鉄道は、その路線が広域的に形成される特性を有し、複数の市町村にまたがる交通手段再構築が必要となると想定されるため、関係市町村や都道府県が連携して、地域にとって最適な地域旅客運送サービスの持続可能な提供を確保するよう取り組むこととする。

(3) 交通手段再構築の目標

(1)の基本的な事項に即して、目標を設定することとする。目標の設定の際には、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進することができるよう、可能な限り具体的かつ明確な目標を設定するよう努めるべきである。それぞれの地域の旅客運送サービスが現状においてどのようなレベルにあるかをできる限り客観的に認識した上で、地域が自らの目指す方向性を可能な限り具体的な数値目標として明示することが重要である。特に、地域公共交通の利用者数や収支状況、当該地域公共交通の維持・確保に投じられる公的負担額など事業の効率性に関する指標について、定量的に設定するよう努めるべきである。

また、地域公共交通の確保・充実により、経済振興や健康・医療、福祉・介護、教育、環境等の他の行政分野における公的負担額を間接的に軽減しているクロスセクター効果があると考えられること、加えて多様な関係者の主体的な参画を促す観点から、単に事業・施策を実施した結果であるアウトプットのみに着目するのではなく、その実施により交通が生み出す成果であるアウトカムに着目して目標を設定することが望ましい。

当該目標は、必ずしも大量輸送特性の回復を目指す必要はないものの、地域のまちづくりや観光振興等の取組の方向性と整合的なものでなければならない。

(4) 交通手段再構築の目標を達成するために行う事業及びその実施主体に関する事項

再構築方針の目標を達成するために必要となる事業及びその実施主体の検討に当たっては、まず、ローカル鉄道による地域旅客運送サービスの利便性と持続可能性の確保の観点から、目標を達成するために実施されるべき交通手段再構築の全体像を示すことが重要である。

その際には、新たに実施する取組だけでなく、既存路線の維持・活性化といった継続的な取組や、鉄道事業者をはじめとする公共交通事業者による取組のほか、交通手段再構築の目標達成のために必要となる事業を公的支援の有無にかかわらず可能な限り網羅的に記載することが望まれる。各種事業が相互に連携して相乗効果を創出し、その利便性及び効率性の向上が図られるよう、地域の関係者の間で十分な調整を行い、事業間の整合性を確保することが重要である。

地域公共交通に関するニーズや課題は多種多様であることから、その活性化及び再生に当たっては、地域の多様な関係者が連携と協働を行い、地域の実情に応じ創意工夫を凝らして、事業を実施していくことが重要である。このため、再構築方針には、地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生に関する取組を幅広く盛り込むことが望ましい。

(5) 交通手段再構築の目標の達成状況の評価に関する事項

交通手段再構築の達成状況の評価の方法としては、再構築方針に定めた数値目標と実績値を比較して行うことが考えられる。ただし、評価に当たっては、地域公共交通が、クロ

スセクター効果を有することにも留意する必要がある。さらに、地域公共交通が有する定量的に把握することが困難な価値については、丁寧に意見を聴くことが望ましい。

再構築協議会は、原則として、毎年度、再構築方針に定められた施策の実施状況に関する調査、分析及び評価を行うこととし、その結果に基づき、地方公共団体や地域の関係者が議論を行った上で必要と認めるときは、当該施策の内容を変更することが望ましい。

なお、再構築協議会の終了後も、国として、再構築方針で定められる交通手段再構築の目標の達成状況の評価が適時適切に行われるよう促していくとともに、地域が評価の結果を踏まえ、検討を行い、交通手段再構築の事業の見直し等を行うときは、的確な支援を行うものとする。

(6) 交通手段再構築の実施時期

交通手段再構築の実施時期は、特定区間が既に危機的な状況にあり、何らかの対策を早急に講ずることが必要なことから、再構築協議会における協議開始後、交通手段再構築実証事業を行う場合も含めて三年以内に結論を出すことが目安とされていることを踏まえ、交通手段再構築の方策の決定後可能な限り速やかに設定すべきである。ただし、交通手段再構築の目標として定める内容や地域の実情等を踏まえて、柔軟に設定することを妨げない。

(7) 都市計画等との調和

再構築方針を作成する地域において、立地適正化計画、観光圏の整備による観光旅客の来訪及び滞在の促進に関する法律第四条に規定する観光圏整備計画や、地球温暖化対策の推進に関する法律第二十一条に規定する地方公共団体実行計画など、他の分野の計画が策定されている場合には、再構築方針にその旨を明示し、これらの計画との連携を図るべき旨を地域の関係者が十分に共有した上で、取組を行うことが望ましい。

とりわけ、公共交通は、都市の装置として重要なものであり、都市の骨格を形成するという観点から、都市計画、都市計画法第十八条の二に規定する市町村の都市計画に関する基本的な方針、中心市街地の活性化に関する法律第九条に規定する中心市街地の活性化に関する施策を総合的かつ一体的に推進するための基本的な計画との調和の確保に留意するとともに、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第二十四条の二に規定する移動等円滑化の促進に関する方針及び同法第二十五条に規定する移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想との調和の確保にも留意する必要がある。

(8) 利害関係者への意見聴取

再構築方針の作成に当たっては、住民、利用者等の利害関係者の意見を適切に反映するため、意見聴取等の措置を講ずることとする。地域にとってあるべき公共交通の姿を協議していく上では、幅広く意見を聴いて議論していくべきであり、形式的な意見聴取に終わることのないよう、丁寧に対応していくことが重要である。

具体的には、公聴会の開催、再構築協議会におけるヒアリング、アンケート調査、インターネットを活用した意見公募等の措置が考えられ、議論の進展状況に応じて複数回措置を講ずるなど、地域の実情に応じて適切に対応していくことが重要である。

4 (略)

五～八 (略)